

## CENT'ANNI FA

I. LE ATTESE DEL PUBBLICO. I CIRCUITI AEREI IN ITALIA. 2. 1910: LE GIORNATE AVIATORIE MILANESI. IL CIRCUITO AEREO INTERNAZIONALE E LA TRAVERSATA DELLE ALPI. LA SETTIMANA DI AVIAZIONE DI BRIGA.

1. I primi anni del secolo XX registrano una serie di mutamenti quali il mondo non ha mai veduto dopo la nascita di Cristo, lo scrive Charles Peguy, poeta e saggista francese: un'improvvisa frenesia di progresso e sviluppo, che tutti dicono modernità. Anche il cielo diventa teatro in cui prendon vita le iniziative dell'uomo, dapprima gli Zeppelin<sup>1</sup>, palloni gonfiati sempre più grandi e sempre meno sottomessi ai capricci del vento, poiché ormai montano motori. Sottolineano la padronanza dell'uomo sulla natura: ma quel che maggiormente affascina è la macchina più pesante dell'aria, l'aeroplano, simbolo di libertà e di indipendenza.

L'aviatore è il "cavaliere" di questa nuova macchina, in lui si annodano miti passati (Dedalo, Icaro e Simon Mago) e presenti. E' solo come lo era il cavaliere medioevale, vola per se stesso, non è un mercenario, è libero dal servaggio, è il conquistatore della velocità e dello spazio.

Anche per effetto di una produzione in crescita, l'uomo spera e vuole una vita migliore. Sorgono i profeti di un «nuovo» che in seguito ha effettivamente trionfato, superando il modello immaginato nelle fantasie più selvagge ed aggressive.

L'aereo diventa il pegno di una nuova era di prosperità, di pace, di conoscenza, all'insegna di un progresso infinito, diffuso a tutti.

L'aviazione vanta subito uno sviluppo rapido e per questo ancor più entusiasmante. Dai primi tentativi e risultati dei fratelli Wright (1903-1905), già nel 1909 si arriva alla grande impresa di Louis Bleriot, che attraversa la Manica, e poi ai quasi trecento chilometri della Londra - Manchester felicemente percorsi in volo da Louis Paulhan nell'aprile del 1910.

Se anche nel cielo l'uomo ha conquistato un'autonomia individuale per lo spostamento rapido, pure è sempre quanto mai legato all'organizzazione sociale. L'indipendenza conferitagli dal velivolo presenta la contropartita di vincoli individualmente insuperabili: uno



*Il primo aereo che vola a Milano.*

spazio attrezzato per innalzarsi e per atterrare, bisogno di combustibile e pezzi, proprio come per l'automobile, e questo lo impastoia.

Il regno della macchina è la città ed in città vengono appunto presentate le grandi capacità e possibilità dell'aereo: sono i moderni tornei, i concorsi (a Nizza, a Reims, a Berlino), sono le mostre ed esposizioni (1909, Parigi al Grand Palais, settembre-ottobre, *Première Exposition Internationale de Locomotion Aérienne*).

Gran parte dei piloti, i "pionieri del volo" saranno detti, è reduce dai raduni aviatori nelle principali città d'Europa ed anche d'America: un continuo carosello, paragonabile alle riunioni ippiche di oggi, dove cavalli e fantini si spostano sui più diversi ippodromi per partecipare alle corse con relativi premi e trofei.

Gli spettacoli aviatorii giungono in Italia nel 1908 con Delegrange, che si esibisce a Roma ed ottiene le felicitazioni del re, vestito da soldatino, e poi a Milano e a Torino.

Nel settembre dell'anno successivo viene il circuito di Brescia, ricordato, oltre che per



*Per gli spettatori è possibile anche provare l'ebbrezza del volo.*

i risultati sul piano tecnico e sportivo, per due notizie di cronaca: sul biplano di Glenn Hammond Curtiss vola Gabriele D'Annunzio; è presente, in qualità di inviato per un quotidiano boemo, Franz Kafka, allora sconosciuto.

Il circuito di Brescia è organizzato da Arturo Mercanti, segretario generale del Touring Club Italiano, appassionato d'aviazione, che troveremo nel 1910 a Verona ed a Milano.<sup>2</sup>

Nell'aprile dello stesso 1910 a Torino si tiene il primo Congresso di Locomozione aerea, mentre all'inizio della primavera l'entusiasmo suscitato dal circuito di Brescia esplose con «I primi esperimenti di aviazione al Campo di Marte» di Firenze (28 marzo - 7 aprile), seguiti da una sfortunata settimana aviatoria a Palermo e quindi da due grandi manifestazioni, quasi contemporanee a fine maggio: il «Circuito aereo» di Verona e gli «Esperimenti d'aviazione in Piazza d'Armi» a Bologna. Dopo di che l'attenzione si accentra su Milano con la grande iniziativa, il «Circuito Aereo Internazionale e Traversata delle Alpi sotto l'alto patronato di S.M. il Re d'Italia».

Torna qui opportuno ricordare che, proprio a Milano e all'inizio del 1910, Gabriele D'Annunzio, nel corso di una conferenza al Teatro Lirico, propone per definire le nuove macchine volanti un termine inedito "velivolo", che a suo giudizio è assai più preciso del francese *aéroplane* dal momento che le superfici del mezzo non sono piane, ma curve e si muovono nell'aria come una vela.

Agli inizi del Novecento Milano si presenta già come il maggior centro produttivo del Paese, una condizione creata dai processi di modernizzazione e di industrializzazione, che hanno innervato il territorio, facendone un nodo di incontri e di scambi, di sviluppo e di innovazione. Nel 1906 la grande Esposizione, in cui Milano fa da madrina all'ultimato traforo del Sempione, vittoria dell'ingegno e del lavoro, prova che la città ha titoli per onorare un evento del passato pensando al futuro.

La sezione di "Aereonautica" dell'Esposizione è la prima in Europa rivolta sia ai mezzi di trasporto più leggeri dell'aria sia a quelli più pesanti. «L'iniziativa (gioca) un ruolo importante alle origini della grande industria aeronautica italiana della prima metà del Novecento e (pone) le premesse per l'organizzazione della prima Esposizione italiana di Aviazione a Milano nel novembre 1909, all'indomani del Circuito aeronautico internazionale di macchine per volare più pesanti dell'aria tenutosi a Brescia».<sup>3</sup>

Nel settembre del 1910, per le manifestazioni aviatorie, nasce a est della città, in direzione delle cascate di Monluè e di Linate, un primo campo di volo nella località di Talièdo.

2. Le giornate aviatorie milanesi sono annunciate al Congresso Aeronautico Internazionale di Parigi, nel gennaio 1910, dal cav. Arturo Mercanti, che vi partecipa in rappresentanza dell'Italia. La manifestazione non vuole ridursi a una ripetizione di fatti anteriori o di possibilità già dimostrate; per questo accanto alle classiche prove di un circuito aereo, si pensa a una novità, si pensa alla traversata aerea delle Alpi. Questa «avrebbe portato un eccezionale argomento definitivo di conclusione nel dibattito allora diffuso e vivo fra tecnici e coscienza pubblica sulla superiorità dell'uno piuttosto che dell'altro mezzo, aeroplano o dirigibile; avrebbe portato elementi di rivoluzione se non immediata, di non lontano avvento, nella futura arte militare aerea, non solo, ma sui secolari sistemi di comunicazioni e di scambi».<sup>4</sup>

Tra i valichi delle Alpi, per la prova si impone il Sempione, e non solo per il fascino



*L'aquila di granito del Sempione.*

dell'ultima vittoria del genio e del lavoro umano celebrata poco tempo prima con il traforo ferroviario, ma proprio perché lo stesso offre quei «comodi di trasporto» che possono facilitare l'organizzazione e la partecipazione di costruttori ed aviatori, i quali giungono sul posto delle prove con gli apparecchi smontati e racchiusi in casse, come turisti con bagaglio. E d'altra parte, il Sempione è il valico delle Alpi più vicino alla metropoli lombarda.

Come premio si stabilisce la somma di 100 mila lire, che pare «decorosa e sufficiente».<sup>5</sup>

Il progetto prende forma con il definire «la partenza da Briga e l'arrivo a Milano, attraverso la vallata della Saltina e della Diveria fino allo sbocco di Domodossola per proseguire lungo la Toce sino al Lago Maggiore, attraversandolo nella quasi totale sua lunghezza sino ad Arona, per proseguire sopra Gallarate, Busto, Legnano, sino a Milano, con un percorso totale di 165 Km circa, a volo d'uccello».<sup>6</sup>

Arturo Mercanti contatta Paulhan e Latham, i due aviatori che «per le prove superate e per la tempra loro» possono essere considerati «dei valenti alla prova».

Nel maggio, Paulhan a Verona dichiara apertamente «*la chose était faisable*»; Latham, a luglio a Reims, si mostra interessato al cimento: invierà a Milano «il formale regolare atto d'impegno».<sup>7</sup> Incomincia ora il dovere all'organizzazione, che viene assunta dalla Società Italiana di Aviazione unitamente alla Commissione Nazionale del turismo aereo del Touring Club Italiano.

Ufficialmente le manifestazioni prendono il nome di “Circuito Aereo Internazionale di Milano - Traversata delle Alpi” e sono poste sotto l'alto patronato di S.M. il Re d'Italia. Si fissa una dotazione di 300.000 lire per i premi e si formano due organismi: il Comitato d'onore, che raccoglie le personalità in vista della vita italiana e milanese (ministri, senatori, deputati, autorità civili e militari, presidenti della Società Italiana di Aviazione e dell'ACI, direttore del TCI) ed il Comitato Generale Esecutivo, che è presieduto dall'ing. Gino Modigliani ed assistito da due gruppi di commissari sportivi, uno più nutrito per le giornate milanesi e l'altro per la traversata delle Alpi, questo formato da Arturo Mercanti, Paul Rousseau, barone Leonino, Carlo Gabrio Sormani e Giovanni Visconti di Modrone.<sup>8</sup> Si fissa definitivamente la data dal 18 al 24 settembre, la settimana precedente quella del circuito aereo milanese, già stabilita al congresso di Parigi. Si definisce pure il percorso, tenendo conto dei suggerimenti ricevuti nei sopralluoghi con gli aviatori: Briga – Sempione – Domodossola – Stresa – Laveno – Varese – Milano.

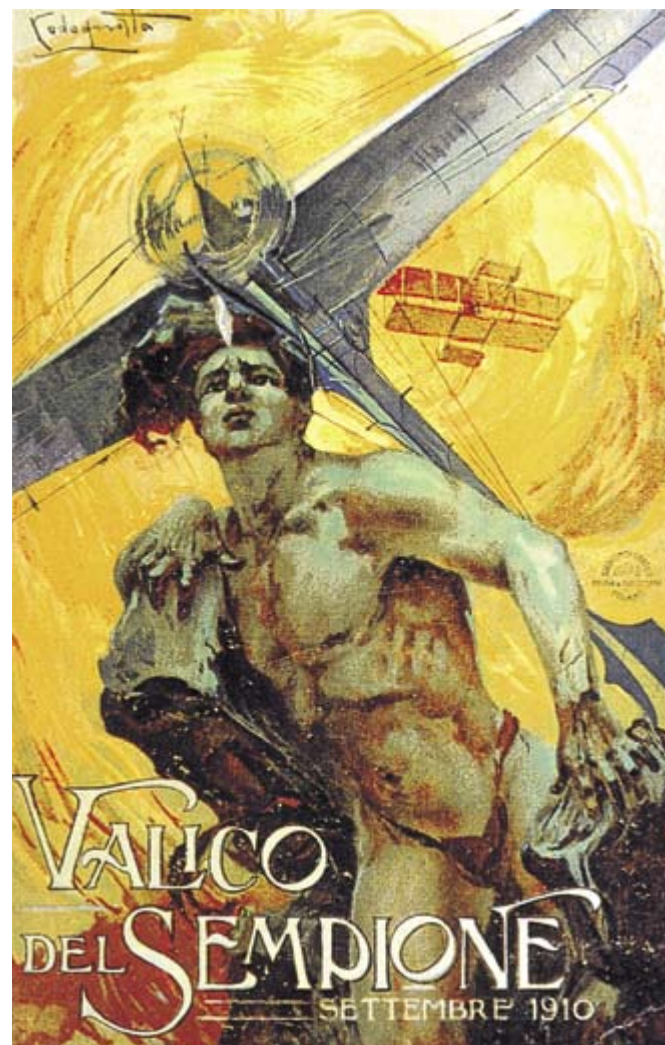
Si formano i Comitati locali di Stresa, di Domodossola, di Briga e di Varese, che con-

corrono in misura diversa a garantire con le contribuzioni locali il premio, già indicato in 100mila lire, e partecipano all'organizzazione dei servizi nelle zone di rispettiva competenza. Infatti si deve attrezzare il percorso per assicurare agli aviatori una rete efficiente ed efficace di assistenza sotto ogni aspetto. Precisa Arturo Mercanti: «Assistenza quindi di segnalazioni aeree per mantenere l'immagine dell'itinerario; assistenza di soccorso alpino su quelle cime, fra le gole, dove l'assenza o il ritardo dell'aiuto umano (può) costituire la perdita della prova, la perdita o il mantenimento della vita; assistenza di navigatori nella traversata del lago; assistenza di una grandiosa rete di informazioni aerologiche che (possa) dare ad ogni momento e su ogni punto del percorso l'immagine dello stato in cui si (trovano) le vie del cielo che (devono) essere attraversate dal volo magnifico».<sup>9</sup>

Si chiede e si ottiene con entusiasmo l'intervento dei Sindaci e dei Parroci interessati nelle zone del percorso per disporre nei giorni della prova le segnalazioni di orientamento: le «grandi bande di tela bianca lunghe dai 20 ai 30 metri e larghe dai 5 agli 8 metri» previste all'inizio, saranno alla fine sostituite con l'«innalzamento sui campanili dei paesi che si trovano lungo tutto il percorso e nelle adiacenze di una bandiera bianca».<sup>10</sup> Inoltre è prevista l'«accensione di fumate di paglia umida compressa» ogni mattina alle ore 6 dei giorni della prova, salvo diverse indicazioni del Comitato Centrale. (Sul Monscera i reparti alpini avranno a disposizione composizioni piriche, che danno un fumo candido, visibile da lontano, studiate e preparate dall'esercito italiano.<sup>11</sup>)

Per il servizio aerologico si definiscono due zone di responsabilità: la zona montana da Briga a Gondo, a cura del Comitato svizzero, è affidata al prof. Maximilian Maurer, direttore della stazione centrale meteorologica di Zurigo; la parte italiana da Gondo a Milano è assunta dal prof. Pericle Gamba, direttore dell'Osservatorio geofisico di Pavia, per mandato del Governo su sollecitazione del senatore Giovanni Celoria, direttore della specola di Brera. Il prof. Gamba «già addestrato ed ambientato all'aviazione dalle sue prestazioni ai concorsi aerei di Brescia e di Verona», organizza una rete di osservatori: a Bugliaga e all'uscita delle gole di Gondo; al Monscera a 2100 m per mezzo di ufficiali e soldati alpini; al Calvario di Domodossola, che funziona da centrale delle osservazioni aerologiche del servizio italiano; a Stresa, presso l'osservatorio rosminiano; a Varese; a Milano con l'Osservatorio di Brera e con l'opera del prof. Celoria, ed infine a Pavia con gli assistenti dello stesso prof. Gamba al Geofisico.

Le osservazioni fatte di ora in ora sono comunicate al Calvario di Domodossola ed al



*Le cartoline ufficiali delle manifestazioni, Circuito Aereo Internazionale e Traversata delle Alpi, sono di Plinio Codognato.*

campo di slancio di Briga. Il prof. Gamba al Calvario fa dei regolari lanci di palloni piloti «per indagare e conoscere le correnti aeree, la loro intensità e la loro direzione a 500 a 1000 a 1500 a 2000 a 2500 sino a 3000 metri in modo da poter dare una fisionomia dei formidabili giuochi dell'aria a quelle altezze». <sup>12</sup> I servizi sono disimpegnati in Italia «con una precisione che non conviene più dire tedesca» <sup>13</sup>, scrive Mercanti, mentre è deplorabile il modo con il quale il prof. Maurer organizza e svolge i suoi impegni. <sup>14</sup>

Per essere efficaci i servizi, è necessario che agli stessi corrisponda rapidità delle comunicazioni, quindi occorre il telefono; ma la zona è per la maggior parte disservita: vi è un solo ufficio telefonico a Domodossola. Si impiantano quindi dei posti volanti a Stresa ed a Vogogna e militari del genio collegano la frontiera di Gondo con Domodossola, in modo che tutta la rete dei servizi aerologici e dei controlli sia costantemente in comunicazione diretta. Di più il Governo dispone che Genio ed Alpini facciano una campagna di informazioni aerologiche e di servizi teleottici di montagna nella zona interessata dalla Traversata ed invia due reparti, uno in Val Bognanco sul Monscera e l'altro sull'altipiano a Trasquera, come già menzionato, in modo da assicurare le comunicazioni per mezzo di otto eliografi militari di ultimo modello, che fanno perno su Domodossola. <sup>15</sup>

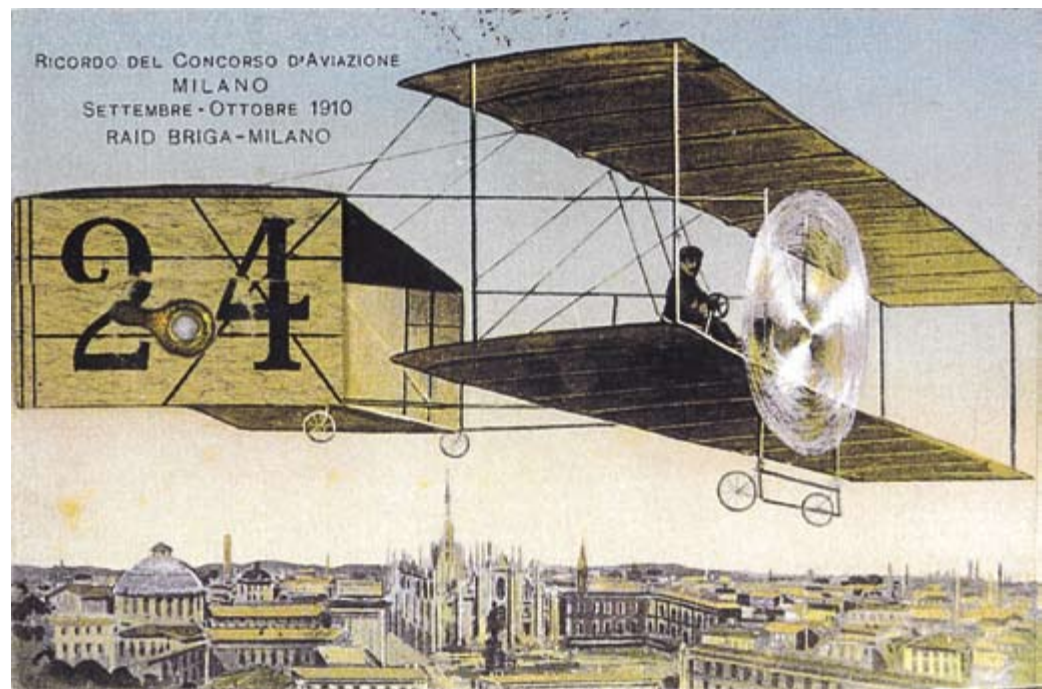
Dal canto loro gli Svizzeri, che avrebbero rifiutato la proposta di Marconi per un impianto radiotelegrafico sul Sempione, <sup>16</sup> effettuano la posa di una linea telefonica, con otto stazioni intermedie da Briga a Gondo attraverso il valico. Di fatto poi il servizio su questa linea sarà ottimo solo per la gendarmeria di Gondo.

Tutti i posti di controllo, quelli aerologici e quelli telefonici saranno segnalati da un distintivo unico, ripetuto su grandi stendardi, bracciali, guidoncini, vetture: «una specie di muta parola d'ordine» secondo Mercanti. <sup>17</sup>

Facile l'organizzazione delle postazioni sanitarie di soccorso, data la disponibilità completa dei medici condotti della zona: alle loro abitazioni sarà posto come segnale una bandiera con croce rossa in campo bianco. Per i luoghi dove non vi sono condotte si prestano volontari alcuni giovani medici di Milano. Si provvede pure per un servizio di soccorso alpino, affidato per la parte svizzera a degli alpigiani distribuiti sui dossi, sui dirupi, nei fondi rocciosi per più presto raggiungere un eventuale caduto. Per la parte italiana, il soccorso alpino è assicurato dai militari scaglionati sul Monscera ed a Bugliaga, ai quali abbiamo già accennato, nonché dalla Società Escursionisti Ossolani (SEO). Sul lago, il Verbano Yacht Club garantisce la vigilanza col mezzo di canotti veloci.

Il regolamento per la Traversata delle Alpi, che è stato predisposto dal Comitato Generale milanese, stabilisce dal 18 al 24 settembre il periodo in cui i concorrenti possono effettuare le partenze da Briga in numero illimitato, ma le stesse devono avvenire tra le sei del mattino e le diciotto del pomeriggio, con l'annuncio dato in forma scritta a un Commissario della traversata almeno sei ore prima. Per vincere la gara gli aviatori devono raggiungere Milano entro 24 ore al massimo dalla partenza: la traversata deve però essere compiuta in meno di 14 ore effettive di volo; le altre dieci sono concesse per atterraggi resisi necessari per rifornimenti, riparazioni di piccole avarie o per il riposo del pilota. Dell'itinerario abbiamo scritto: Briga – Sempione – Domodossola – Stresa – Varese – Milano, campo di Taliedo, dove saranno effettuate le prove del circuito.

A Milano, la partenza di un aviatore da Briga sarà segnalata issando una bandiera bianca accanto alla Madonnina sul Duomo; una rossa informerà del superamento delle Alpi ed infine il tricolore annuncerà che un aereo sta avvicinandosi a Milano.



*Il numero 24, posto sulla taschina della coda del velivolo, indica l'ultimo giorno utile per la Traversata delle Alpi.*

Per l'informazione ai cittadini provvede anche il Comitato di Domodossola «prima stazione di controllo della Traversata delle Alpi in aeroplano» con le segnalazioni che verranno eseguite per mezzo della campana della Collegiata:

1. Cinque rintocchi della campana maggiore ripetuti a più riprese indicheranno la partenza da Briga dell'aviatore.
  2. Dieci rintocchi ripetuti a più riprese saranno suonati quando l'aviatore sarà segnalato al Sempione od al Monscera.
  3. La campana maggiore suonerà a distesa quando l'aeroplano sarà in vista dal punto di controllo sul Monte Calvario.
- Al posto telefonico di Piazza Castello si registreranno su apposite tavole nere le vicende della traversata man mano che giungeranno a mezzo del telefono o degli apparecchi eliografici sia dalla parte del Sempione che del Monscera.<sup>18</sup>

Contemporaneamente «il Comitato fa un caldo appello alla cittadinanza perchè voglia imbandierare le case durante tutto il periodo della Traversata delle Alpi in Aeroplano».

Per le partenze, il comitato di Briga è impegnato a preparare il campo di slancio, gli hangar per gli aerei e le tribune per almeno cinquemila persone. Viene scelto il Brigerberg, una spianata a Ried-Brig in posizione leggermente elevata rispetto al fondovalle del Rodano: qui sono eretti i cinque capannoni in corrispondenza dei cinque aviatori ammessi alla gara.

Il Comitato di Briga, che sostiene «l'onere e l'onore della manifestazione, accettando l'impegno non per un'eroica esaltazione dell'aeronautica, ma per la considerazione razionale dell'insuperabile pubblicità mondiale, che ne sarebbe derivata»<sup>19</sup>, contro il parere del Comitato milanese trasforma il periodo in cui si può tentare il volo in *Semaine d'Aviation*, cioè in una settimana di voli continui, ed ingaggia i piloti svizzeri Armand e Jean Dufaux<sup>20</sup> e l'italiano Emilio Taddeoli per intrattenere il pubblico con esibizioni aviatorie nelle ore in cui nessuno degli ammessi alla gara avrebbe volato.

Dopo esserci intrattenuti sulla complessa organizzazione della traversata e sui punti più importanti del regolamento, volgiamo la nostra attenzione agli eroi della prova, gli aviatori.

Abbiamo già accennato ai contatti con Paulhan e con Latham per verificare la fattibilità della gara; in seguito i commissari hanno offerto ad altri aviatori di effettuare il percorso insieme da terra per eventuali suggerimenti atti a migliorare il progetto.

Cresce il numero di quelli che si interessano e di quelli che dimostrano la capacità per affrontare il cimento. Avvicinato Chavez, che a Reims nel luglio ha «*enfin trouvé l'ascenseur pour escaleder le ciel*», si dichiara disposto a studiare realmente il percorso coi Commissari;



Armand Dufaux.

Aubrun, dopo la vittoria del Circuito dell'Est, invia l'iscrizione e pubblica sul "Matin" che si prepara alla traversata delle Alpi; chiedono di essere ammessi alla competizione Moissant, Wynmalen, Cattaneo, Weymann, Parisot, Amerigo, il Prince de Nyssole. Jacques de Lesseps, di ritorno dal Canada, domanda di essere accompagnato sul percorso.

Queste numerose possibili iscrizioni mettono in imbarazzo il Comitato (a Briga gli hangar sono solo cinque), il quale, prima di fissare criteri di scelta, decide una campagna di informazione puntuale sulle difficoltà del percorso. Si distribuiscono fotografie dei luoghi di possibile atterramento e insieme quelle delle gole di Gondo, della chiusa d'uscita della Diveria sulla Toce «breve corridoio scuro come un canyon canadese» (Mercanti). Accompagnano le immagini opportune note sulle difficoltà aerologiche del percorso, che almeno per mezz'ora dovrebbe svolgersi ad un'altezza superiore ai 2100 metri. Ed ecco una prima spontanea selezione, che, scrive Mercanti, «non è generoso di particolareggiare nei nomi».<sup>21</sup>

Nella prima decade di settembre si definisce la lista degli aviatori, che saranno iscritti alla gara. Chavez, dopo aver visto il percorso, ha firmato la scheda di adesione; Cattaneo ordina a Bleriot un nuovo aeroplano ed invia la propria iscrizione; così Wincziers («lo specialista delle cattedrali») e Paillette, che «ha effettuato brillantemente a grande altezza la traversata della baia della Senna». Wynmalen fracassa il proprio apparecchio a Issy-les-Moulineux e Parisot atterra sulla Spianata degli Invalidi a Parigi mandando in frantumi il velivolo, finito contro un lampione. Latham conferma di rinunciare per l'inadeguatezza del suo nuovo aereo; Morane pretende un'indennità, contraria ai criteri esclusivamente sportivi della gara. Jacques de Lesseps avverte che non può presentarsi in tempo perché Bleriot non gli ha consegnato il nuovo monoplano. Conclude Mercanti: «Gli aviatori (restano) pertanto ridotti senza ulteriore necessità di apprezzamento per parte dei Commissari ai seguenti: Chavez, Cattaneo, Wincziers, Weymann e Paillette».<sup>22</sup>

Lo spettacolo, semplice come tutti i classici, può aver inizio: ci sono il protagonista (Chavez), l'antagonista (Weymann) e tre comparse; il coro è fornito dalle folle distribuite lungo il percorso, che attendono, volte al cielo, la vittoria del progresso.

